

L'UOMO DEL PONTE

di Danilo Procaccianti

collaborazione Andrea Tornago

Immagini Cristiano Forti, Dario D'India

Ricerca Immagini Eva Georganopoulou, Alessia Pelagaggi

Montaggio e grafiche Monica Cesarani

MATTEO SALVINI – MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 08/08/2023

Giornata storica non solo per la Sicilia, la Calabria, ma per tutta Italia. Dopo cinquant'anni di chiacchiere, questo Consiglio dei ministri approva il ponte che unisce la Sicilia al resto d'Italia e all'Europa. Il ponte sullo Stretto è un favore agli italiani che lo aspettano da cinquant'anni. E finalmente grazie a questo governo, passeranno dalle parole ai fatti.

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

Il ponte si comincia a progettare ai tempi dell'unità d'Italia, ma ci vuole un secolo prima che si arrivi a qualcosa di concreto. Nel 1968 l'ANAS e le FS bandiscono un concorso internazionale di idee, il risultato è una legge che nel 1971 decide che il Ponte è di interesse nazionale, passano altri dieci anni e nel 1981 nasce la Stretto di Messina S.p.A., concessionaria di Stato, che dimostra che il ponte è fattibile e nel 1985 con il Governo Craxi si parte. Anni di studi e calcoli e nel 1992 arriva il primo progetto di massima.

ANTONINO CALARCO - PRESIDENTE STRETTO DI MESSINA S.P.A. 1987-2002

"La più straordinaria opera di ingegneria civile di tutti i tempi, seconda come impresa all'andata sulla Luna".

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

Il primo governo Berlusconi inserisce il Ponte tra le opere strategiche, quelle da realizzare con procedura accelerata.

SILVIO BERLUSCONI

Questa volta si fa!

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

Quella di Berlusconi fu la prima di un profluvio di dichiarazioni su cui si sono dilettrati tutti i nostri politici.

SILVIO BERLUSCONI

Il ponte sullo stretto si farà.

SILVIO BERLUSCONI

Cambia la vita di tutti i cittadini della Sicilia!

ROMANO PRODI

Insomma, prima di fare il ponte facciamo le strade, poi vediamo...

SILVIO BERLUSCONI

Cominceremo anche la realizzazione di un'altra infrastruttura importante per una nostra regione, il ponte sullo stretto.

SILVIO BERLUSCONI

Entro dicembre sarà pronto il progetto esecutivo del ponte sullo stretto di Messina!

MATTEO RENZI

Non è che puoi stare a discutere del ponte sullo stretto e non discutere dell'emergenza edilizia scolastica.

MATTEO RENZI

Noi faremo l'alta velocità Napoli Palermo che conterrà naturalmente il ponte sullo stretto.

SILVIO BERLUSCONI

Riprendere il progetto e dare vita alla realizzazione del ponte sullo stretto.

GIUSEPPE CONTE

Non ci sono i presupposti per realizzare un ponte.

GIORGIA MELONI

Il ponte sullo stretto è un'infrastruttura che Fratelli d'Italia sostiene da sempre.

SILVIO BERLUSCONI

Potremo quindi dare finalmente il via alla realizzazione del ponte.

SILVIO BERLUSCONI

Apriremo finalmente i cantieri nei prossimi mesi.

GIORGIA MELONI – PRESIDENTE DEL CONSIGLIO

Il ponte lo famo.

SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO

Semo sicuri che lo famo? Insomma, il ponte è improvvisamente diventata un'opera prioritaria. È urgente. Il ministro delle Infrastrutture Salvini è l'uomo del ponte, l'uomo che ha raccolto il testimone da Silvio Berlusconi, il presidente del Consiglio che più ha voluto costruire questo ponte. Insomma, però non ha ereditato solo il testimone, anche vecchi progetti e vecchi personaggi che pensavamo assegnati all'oblio. Ecco qualcuno, il nostro Danilo Procaccia l'ha trovato per strada e ha scoperto anche dei registi e dei ghostwriter occulti che hanno come fine costruire il ponte.

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

Il primo atto della nuova operazione ponte di Matteo Salvini è stato quello di riesumare la stretto di Messina spa che l'unico presidente del consiglio non politico, il tecnico Mario Monti, aveva deciso di liquidare nel 2013. Una società che per non fare nulla ci è costata 342 milioni di euro. Per la verità una cosa l'aveva fatta: la variante di Cannitello a Villa San Giovanni. Per far spazio a un futuro pilone del ponte avevano spostato la ferrovia creando un ecomostro, avrebbero dovuto mascherarlo con una collinetta verde e invece è rimasto così.

DANILO PROCACCIANTI

Per cui quando voi dite che non vi fidate, volete progetti, certi tempi certi è per questa cosa qui?

GIUSY CAMINITI – SINDACO DI VILLA SAN GIOVANNI

Ma come facciamo a fidarci per una mascheratura che in dieci anni non è stata fatta?

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

Come opera compensativa avrebbero dovuto anche rifare le ringhiere e i marciapiedi di tutto il lungomare ma ne hanno fatto solo un chilometro su tre dopo anni e anni.

GIUSY CAMINITI – SINDACO DI VILLA SAN GIOVANNI

Abbiamo detto a RFI questo abbiamo detto al Ministro Salvini che per essere credibili quando vengono a villa San Giovanni e ci parlano del ponte sullo Stretto dovrebbero capire che qua ci sono 50 anni di incompiute.

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

Quella di Matteo Salvini sembra un'operazione nostalgia. Come amministratore delegato della nuova Stretto di Messina Spa Matteo Salvini chiama lo stesso uomo scelto a suo tempo da Silvio Berlusconi: Pietro Ciucci, colui che per primo parlò di "prima pietra del ponte".

PIETRO CIUCCI - AMMINISTRATORE DELEGATO STRETTO DI MESSINA S.P.A. 24/09/2002

"Anche se forse non sarà materialmente una prima pietra, è prevista per l'inizio del 2005".

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

A indicare a Salvini il nome di Pietro Ciucci sarebbe stata un'altra vecchia conoscenza di berlusconiana memoria, l'ex ministro Pietro Lunardi come ci conferma un importante tecnico che ha partecipato alle prime riunioni quando Salvini è arrivato al ministero delle Infrastrutture.

DANILO PROCACCIANTI

Quindi Ciucci è stato suggerito da Lunardi?

FONTE

Al cento per cento.

DANILO PROCACCIANTI

Dottor Ciucci buonasera siamo di Report di Rai Tre, ci spiega perché il ministro Lunardi ha partecipato alle riunioni con lei e Salvini sul ponte dello stretto? A che titolo?

PIETRO CIUCCI - AMMINISTRATORE DELEGATO STRETTO DI MESSINA S.P.A.

Io sto andando via

DANILO PROCACCIANTI

Avete il dovere di parlare, parliamo di un'opera di miliardi e miliardi di soldi pubblici.

PIETRO CIUCCI - AMMINISTRATORE DELEGATO STRETTO DI MESSINA S.P.A.

Non faccia a me questa domanda.

DANILO PROCACCIANTI

E a chi la devo fare? Che c'entra Lunardi, dottor Ciucci?

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

Una conferma indiretta sul fatto che ci sia l'ex ministro Lunardi dietro l'operazione ponte ci arriva dal fatto che mentre aspettiamo Lunardi, dal suo studio vediamo uscire il professor Alberto Prestininzi, coordinatore del comitato tecnico nominato da Salvini che dovrà valutare il progetto del ponte.

DANILO PROCACCIANTI

Ci chiedevamo, a che titolo lei partecipa alle riunioni sul ponte dello stretto?

PIETRO LUNARDI – MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE 2001 - 2006

Io non partecipo alle riunioni no, no.

DANILO PROCACCIANTI

Ci risulta questo anche con Salvini, con Salini...

PIETRO LUNARDI – MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE 2001 - 2006

No no no.

DANILO PROCACCIANTI

Ha appena incontrato il professor Prestininzi che è il coordinatore...

PIETRO LUNARDI – MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE 2001 - 2006

È un amico di famiglia.

DANILO PROCACCIANTI

Quindi cose di famiglia.

PIETRO LUNARDI – MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE 2001 - 2006

E' un amico di famiglia. Io siccome so che vi eravate preoccupati come mai io ho incontrato Salvini no, cose di questo genere...

DANILO PROCACCIANTI

Sì...

PIETRO LUNARDI – MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE 2001 - 2006

Io ero obbligato essendo stato ministro tra il 2001 e il 2006 e avendo lanciato il ponte adesso devo fare il passaggio di testimone.

DANILO PROCACCIANTI

A noi un tecnico ci ha detto che lei ha creato un tavolo con alcuni ingegneri quindi insomma un po' più di un passaggio di consegne.

PIETRO LUNARDI – MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE 2001 - 2006

No no non ho fatto nessun tavolo.

DANILO PROCACCIANTI

A noi hanno detto una cosa puntuale che addirittura vi siete visti prima ancora che il governo Meloni giurasse, non è stato lei a indicare Pietro Ciucci?

PIETRO LUNARDI – MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE 2001 - 2006

No no, io non mi sono permesso di fare niente,

DANILO PROCACCIANTI

Però a queste riunioni ha partecipato?

PIETRO LUNARDI – MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE 2001 - 2006

No, no, io a riunioni non partecipo, mi hanno chiesto dei consigli ma consigli a livello così di...ma io non ho mai fatto riunioni, per carità.

DANILO PROCACCIANTI

Nemmeno con i consulenti legali di WeBuild, di Eurolink?

PIETRO LUNARDI – MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE 2001 - 2006

No, no assolutamente, io non voglio entrare in quelle cose.

DANILO PROCACCIANTI

Senta ma si è pentito di quella famosa frase che con la mafia bisogna convivere?

PIETRO LUNARDI – MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE 2001 - 2006

No io non ho detto che bisogna convivere, gliela ripeto perché è stata travisata da certi giornalisti, io ho detto, siccome mi hanno fatto una domanda dicendomi "ma voi farete le opere lo stesso al sud" io ho detto che io voglio fare le opere al sud per rilanciarlo, e loro mi hanno chiesto "ma se c'è la mafia come farete" io ho detto anche se saremo, diciamo, obbligati a convivere con la mafia le opere le faremo lo stesso.

DANILO PROCACCIANTI

Bisogna combatterla più che conviverci!

PIETRO LUNARDI – MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE 2001 - 2006

Ho detto anche se saremo costretti a convivere che è una cosa...la mafia non è che scompare da un momento all'altro.

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

La carriera di Pietro Ciucci inizia con Prodi che lo porta alla direzione generale dell'Iri. Liquidata l'Iri nel 2002, Berlusconi lo nomina Amministratore Delegato della Società Stretto di Messina dove rimarrà fino al 2013 quando la società verrà liquidata. Dal 2006 diventa anche presidente e direttore generale dell'Anas con uno stipendio da 750 mila euro l'anno. Nel 2013 una legge mette un tetto agli stipendi e vieta il cumulo delle cariche e quindi Ciucci Presidente pensiona Ciucci Direttore Generale, e liquida a sé stesso 1 milione e 800 mila euro. L'Anas che Ciucci lascerà nel 2015 è un posto che il suo successore definirà così.

GIANNI VITTORIO ARMANI – PRESIDENTE E AD ANAS 2015 - 2018

Io sono arrivato in un posto dove non ti puoi fidare di nessuno. Di nessuno!

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

Durante la gestione Anas di Ciucci sono crollati tre viadotti ma uno è rimasto nella storia, si tratta del viadotto Scorciavacche sulla Palermo-Agrigento, era stato inaugurato senza collaudo poco prima del Natale 2014 ed è crollato appena 6 giorni dopo, il 30 dicembre.

PIETRO CIUCCI – PRESIDENTE ANAS 12/04/2015

C'è stato un errore in fase di progettazione e in fase di realizzazione dell'opera ma quel viadotto e quel rilevato erano la soluzione tecnica adeguata al problema da superare.

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

Qualcosa di più di un errore visto che la Procura di Palermo ha ipotizzato dei reati e ha rinviato a giudizio 13 persone tra cui Pietro Ciucci. Ma per lui come per gli altri la prescrizione è ormai certa. E a proposito di viadotti ne esiste uno che ancora non è crollato, ma non stiamo molto tranquilli. È il viadotto Torbido sulla Salerno Reggio Calabria, nella tratta tra Buonabitacolo e Lauria Nord in Basilicata. Quel lotto non è ancora stato collaudato e quel viadotto andrebbe abbattuto e ricostruito perché i piloni poggiano sopra una superficie franosa e ricca d'acqua.

NICOLA TROCCOLI - INGEGNERE

Quando abbiamo fatto il progetto esecutivo ci siamo accorti che qui sotto ci sono delle superfici di scivolamento, quindi delle frane molto più profonde di quelle che erano state previste in fase di progetto definitivo.

DANILO PROCACCIANTI

Parliamo di un viadotto i cui piloni vanno verso valle, cioè potrebbe cadere giù. Adesso non vogliamo fare facili allarmismi.

NICOLA TROCCOLI - INGEGNERE

Intanto sappiamo che questo sta avvenendo ormai da anni, cioè che il viadotto si sta spostando a valle in modo differenziale da molti anni, ad oggi non si conosce lo stato dei pali di fondazione perché questi non sono stati indagati. Potrebbero essere anche parzialmente fratturati a diverse quote.

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

La stessa Anas ai tempi di Ciucci, nel 2007, scrive in un documento ufficiale che le pile del viadotto sono ubicate in un'area sede di un significativo movimento franoso e chiede un progetto per l'abbattimento e la ricostruzione.

DANILO PROCACCIANTI

Il progetto era stato approvato, i soldi c'erano. Dopodiché?

NICOLA TROCCOLI - INGEGNERE

E quindi si danno 180 giorni per fare questo progetto ottimizzazione e 45 ad ANAS per approvarlo. Da allora il silenzio totale.

DANILO PROCACCIANTI

I soldi c'erano.

NICOLA TROCCOLI - INGEGNERE

I soldi c'erano assolutamente adesso non so dove. Era un obbligo contrattuale realizzare quest'opera.

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

Nonostante tutte queste ombre Pietro Ciucci è stato chiamato da Matteo Salvini per gestire la costruzione di quella che sarà la più imponente opera infrastrutturale al mondo e addirittura per molti Ciucci è l'unico in grado di farlo, per questo i costruttori messinesi sono contenti.

GIUSEPPE RICCIARDELLO – PRESIDENTE ANCE MESSINA

Hanno messo a capo il dottore Ciucci che il dottore Ciucci secondo me è l'unica persona, è una delle pochissime persone che conosce perfettamente la macchina del ponte.

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

Il geometra Giuseppe Ricciardello è un costruttore siciliano oggi a processo perché coinvolto nella famosa inchiesta sulla Dama Nera, la dirigente dell'Anas Antonella Accroglia che secondo l'accusa era a capo di un vorticoso giro di mazzette che nelle intercettazioni definiva ciliegie.

INTERCETTAZIONE ANTONELLA ACCROGLIA – 20/12/2015

Però gliel'ho detto: non puoi venire con ste' ciliegie smozzicate così che fai confusione e basta! Vieni con una ciliegia definitiva! Gli ho detto "fai prima perché qua a luglio le ciliegie devono essere finite!".

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

Probabilmente la ciliegiona sono i 70.000 euro in contanti più gioielli che ha trovato la guardia di finanzia a casa della madre. Eppure, l'allora Presidente di Anas, Pietro Ciucci, non coinvolto nell'inchiesta qualche mese prima ai microfoni di Report aveva detto così.

PIETRO CIUCCI – PRESIDENTE ANAS 12/04/2015

In Anas non c'è nessun giro di mazzette, non abbiamo coinvolgimenti in nessuna delle indagini e degli scandali.

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

Anche Giuseppe Ricciardello è accusato di aver pagato una tangente ma questo non gli ha impedito di racimolare appalti Anas, anche dopo il rinvio a giudizio e nonostante l'Anas si fosse costituita parte civile al processo. Adesso non vede l'ora che partano i lavori per il Ponte sullo Stretto.

DANILO PROCACCIANTI

Ovviamente per voi sarebbe come dire mi passi il termine una cuccagna.

GIUSEPPE RICCIARDELLO – PRESIDENTE ANCE MESSINA

Beh, insomma, una cuccagna proprio non direi, c'è un'opportunità di lavoro, poi sta a noi essere bravi essere capaci all'altezza di eseguire le opere.

DANILO PROCACCIANTI

Senta a proposito di legalità lei è ancora a processo, ha un processo in corso.

GIUSEPPE RICCIARDELLO – PRESIDENTE ANCE MESSINA

Sì, una vecchia inchiesta quella di Dama nera si riferisce?

DANILO PROCACCIANTI

Dama Nera sì.

GIUSEPPE RICCIARDELLO – PRESIDENTE ANCE MESSINA

Sì, speriamo che finisce presto va bene pare che finisce presto, come tutte le inchieste a volte vanno nel buio.

DANILO PROCACCIANTI

Non ha pagato nessuna tangente.

GIUSEPPE RICCIARDELLO – PRESIDENTE ANCE MESSINA

Ma quali tangenti io non ho mai pagato tangenti perché ho sempre lavorato onestamente come facciamo tutti noi costruttori.

SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO

Il sistema corruttivo sarebbe stato in piedi proprio mentre Ciucci era presidente e direttore generale dell'Anas. Però non si è mai accorto di nulla. Ha giurato che non c'era malaffare e però Ciucci - non è stato mai indagato in questa vicenda lo diciamo chiaramente - è invece a processo per quello che riguarda il crollo del viadotto che è crollato appunto dopo una settimana dalla inaugurazione e lì però è certa la prescrizione, quindi Ciucci con l'imprenditore Ricciardello potranno guardare con serenità alla costruzione del ponte sullo Stretto. Quello che colpisce però, è che Ciucci sembra essere l'unico manager in grado di amministrare la Stretto di Messina, la società che deve realizzare l'opera più imponente al mondo. Il nome di Ciucci l'ha indicato Salvini in quella che sembra un'operazione nostalgia perché è lo stesso nome che aveva indicato Berlusconi nel 2002. Ora perché è stato scelto questo nome? Il nostro Danilo procaccia anche ha incontrato nel corso dell'inchiesta un testimone, un ingegnere che avrebbe partecipato a dei tavoli tecnici all'interno del ministero di Salvini e si sarebbero svolti ancora prima che la Meloni, il Governo Meloni ottenesse la fiducia delle Camere. In questi incontri ci sarebbe stato anche il Ministro delle infrastrutture del Governo Berlusconi, Lunardi, e sarebbe stato proprio lui a indicare a Salvini il nome di Ciucci. Ora il ministro Salvini che con noi non vuole parlare ci ha mandato una serie di risposte che trovate sul nostro sito integrali. E scrive, a proposito di Lunardi, che non è stato istituito alcun tavolo tecnico formato da ingegneri di fiducia dell'ex ministro da parte del MIT. Ci sono stati incontri informali - dunque ammette gli incontri con Lunardi - finalizzati a un confronto sulla gestione dell'opera in passato, nonché rispetto allo scenario attuale. Lunardi, ci scrive ancora Salvini, non ha influito in alcun modo sulla scelta di Ciucci. Ecco, e invece Lunardi dice che è stato un semplice passaggio di consegne. Dice che non c'entra nulla sulla costruzione del ponte però insomma il nostro Danilo ha beccato anche uscire dal suo ufficio il professor Prestininzi che è a capo di quel comitato scientifico che deve controllare sul ponte, un ente che dovrebbe essere terzo. Ecco, quel Lunardi che all'epoca disse che con la mafia bisogna convivere. È una frase che suppergiù ha riprodotto anche ai microfoni del nostro Danilo Procaccianti. E invece qual è la visione di Salvini sul rischio dell'infiltrazione mafiosa?

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

Il politico che più di ogni altro avrebbe voluto il Ponte sullo Stretto è senza dubbio Silvio Berlusconi e Matteo Salvini sembra voler ripercorrere la stessa strategia del cavaliere, un parallelismo visibile perfino nella narrazione a cominciare dall'immane passaggio da Bruno Vespa con il plastico del ponte in bella mostra.

BRUNO VESPA

Avviciniamoci qua al ponte sullo stretto di Messina, è un sogno?

SILVIO BERLUSCONI – PRESIDENTE DEL CONSIGLIO 2001 - 2006

È una realtà.

MATTEO SALVINI – MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

2024 inizio cantieri, questo è l'obiettivo del percorso.

BRUNO VESPA

E in cinque anni il ponte percorribile?

MATTEO SALVINI – MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Assolutamente sì.

SILVIO BERLUSCONI – PRESIDENTE DEL CONSIGLIO 2008 - 2011

Personalmente il Presidente del Consiglio ha lavorato tutto il mese di agosto!

MATTEO SALVINI – MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

E ci metto tutto me stesso con riunioni quotidiane anche nel mese di agosto!

SILVIO BERLUSCONI – PRESIDENTE DEL CONSIGLIO 2008 - 2011

La lotta alla mafia potrà essere portata finalmente a termine soltanto quando la Sicilia non si sentirà più lontana dallo Stivale.

MATTEO SALVINI – MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Il Ponte sullo Stretto e le decine di migliaia di posti di lavoro vero che nasceranno intorno al Ponte sullo Stretto sono la più grande operazione antimafia dal dopoguerra ad oggi!

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

Sui possibili rischi di infiltrazione mafiosa ha lanciato un allarme don Luigi Ciotti fondatore dell'associazione Libera contro le mafie da anni costretto a vivere sotto scorta perché condannato a morte dai boss di Cosa Nostra.

MATTEO SALVINI – MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI - 25/07/2023

Mi ha fatto specie, mi si permetta, leggere oggi sui giornali le parole di un signore oltretutto in tonaca che ha detto che questo ponte più che unire due coste unirà due cosche. E' di una volgarità, di un'ignoranza e di una superficialità senza confini, senza confini!

DON LUIGI CIOTTI – FONDATORE LIBERA CONTRO LE MAFIE

Mi ha più preoccupato l'applauso di quegli imprenditori in prima fila. Un modo di fare politica, no, che chi si permette di fare delle osservazioni deve essere spazzato via.

DANILO PROCACCIANTI

Però l'hanno colpita le parole, appunto la violenza. Perché secondo lei?

DON LUIGI CIOTTI – FONDATORE LIBERA CONTRO LE MAFIE

Io ho detto quello che penso perché non ci siano solo degli annunci delle promesse dei proclami. La DIA stessa più volte ha richiamato e segnalato l'attenzione che ci deve essere rispetto tutto questo. C'è una minoranza, una minoranza non degna di rappresentare le nostre istituzioni.

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

Chissà se Matteo Salvini consiglierà di espatriare anche a Giuseppe Lombardo, il procuratore aggiunto di Reggio Calabria. Lombardo è uno dei magistrati più scortati d'Italia per le minacce di morte ricevute, 200 chili di tritolo erano pronti per lui. Ha dedicato gli ultimi anni a svelare fino a dove è arrivata la ndrangheta dentro il cuore del potere politico ed economico.

GIUSEPPE LOMBARDO – PROCURATORE AGGIUNTO REGGIO CALABRIA

Del ponte se ne discute da sempre, anche in ambienti criminali. Il rischio qual è? Che il ponte non colleghi due coste ma colleghi due cosche. Questo assolutamente non deve avvenire. Perché dico questo? Perché ci sono stati anni in cui tutta l'area del messinese era un'area che faceva capo a famiglie di 'ndrangheta. Certamente gli appetiti ci

saranno, ma non saranno più appetiti legati alla singola articolazione territoriale che controlla quel territorio, ma certamente a componenti di più alto livello.

DANILO PROCACCIANTI

Lei è stato probabilmente il primo a parlare di Invisibili. In questo caso è a quel livello che stanno ragionando sul Ponte sullo Stretto?

GIUSEPPE LOMBARDO – PROCURATORE AGGIUNTO REGGIO CALABRIA

Stiamo parlando di soggetti che ovviamente hanno un compito di comporre quella che è la direzione strategica. Nel momento in cui un'opera come il ponte sullo Stretto di Messina si decida davvero di realizzarla c'è un livello molto alto nelle due componenti calabresi e siciliane, in cui le due componenti diventano una cosa unica.

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

D'altronde l'allarme mafia rispetto al Ponte sullo Stretto era stato lanciato anche dalla diplomazia più potente al mondo, quella americana. Le comunicazioni erano state rese note da Julian Assange e dai giornalisti di WikiLeaks. In alcuni cablo tra il 2008 e il 2009 i diplomatici americani scrivono che la mafia potrebbe essere "tra i principali beneficiari" della costruzione del ponte sullo Stretto di Messina, che comunque "servirà a poco senza massicci investimenti in strade e ferrovie" in Sicilia e Calabria.

STEFANIA MAURIZI – GIORNALISTA E AUTRICE DE "IL POTERE SEGRETO"

La Sicilia, dicono loro, è la sede della base di un'importantissima base, quella di Sigonella, che poi è diventato il cuore della guerra dei droni. È importantissima perché sono state scoperte importanti giacimenti di gas naturale e hanno delle strutture di intelligence cruciali, come i cavi sottomarini a fibra ottica che non sono di proprietà diretta loro, ma che sono nei loro programmi di sorveglianza di massa della NSA, come abbiamo scoperto grazie a Snowden. Quindi loro hanno, per loro la Sicilia è una regione cruciale.

DANILO PROCACCIANTI

Per cui quando dicono una cosa del genere...

STEFANIA MAURIZI – GIORNALISTA E AUTRICE DE "IL POTERE SEGRETO"

Dobbiamo capire che queste corrispondenze stanze devono essere lette da Washington cioè da chi fa la politica estera degli Stati Uniti che deve avere una rappresentazione fattuale della situazione in un certo Paese, quindi, non sono parole in libertà.

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

La gara d'appalto per l'affidamento dei lavori del Ponte sullo Stretto si era svolta nel 2005, il progetto negli anni ha subito piccoli aggiornamenti ed è fermo al 2011. Sono passati 12 anni e nel frattempo è cambiato il mondo in tema di materiali e norme tecniche. Quel progetto era vecchio e non valeva più niente nelle mani del consorzio che aveva vinto la gara. Il ministro Salvini invece di rifare una nuova gara d'appalto ha resuscitato la vecchia operazione per decreto.

GIUSEPPE BUSIA – PRESIDENTE AUTORITA' NAZIONALE ANTICORRUZIONE (ANAC)

La cosa più naturale sarebbe stata faccio una transazione eventualmente compro per pochi soldi quel progetto che ormai vale poco, lo metto a gara e posso fare con tutte le migliorie del caso, un ponte nuovo. Il fatto di non fare la gara ogni modifica e aggiornamento sul progetto per adeguarlo a tutte le novità che ci sono state rischia di

produrre contenzioso perché il fatto di non fare la gara si regge solo se si mantiene quell'identico progetto e si cambia il meno possibile. Ed è un vincolo anche finanziario perché sempre la normativa europea prevede che non si possa aumentare il prezzo più del 50% del progetto messo a gara.

FONTE

Dalla nomina di Ciucci le cose sono andate di male in peggio, è stata fatta un'operazione che ha ben poco a che vedere con la corretta realizzazione dell'opera è un'operazione puramente di come dire di riesumazione del passato. È tutto un intreccio di interessi, e il problema di tutta 'sta baracca è che hanno un solo scopo: lo scopo è quello di non cambiare nulla. Perché se toccano qualche cosa devono rifare la gara e gli crolla tutto il castello.

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

Il consorzio che aveva vinto l'appalto si chiama Eurolink e oggi è guidato dall'impresa Webuild di Pietro Salini. Dopo che l'ex premier Mario Monti aveva messo una pietra tombale sul ponte, i contratti erano stati cancellati. Il consorzio aveva fatto ricorso chiedendo 700 milioni di euro di risarcimento ma in primo grado il tribunale gli aveva dato torto su tutta la linea. Il ministro Salvini gli ha fatto un grande favore ripescando il loro progetto vecchio di 12 anni, a patto però che il consorzio rinunciasse al contenzioso con lo Stato. Ad oggi lo ha fatto?

AURORA NOTARIANNI – AVVOCATO WWF ITALIA

No, non lo ha fatto. quindi continua ad essere un contraente che ha fatto causa allo Stato e quindi non potrebbe toccare una, un... come dire, neanche una penna per rimettere mano al progetto.

DANILO PROCACCIANTI

Cioè io e lei siamo in causa però lei mi dà un appalto, mi ridà l'appalto.

AURORA NOTARIANNI – AVVOCATO WWF ITALIA

Non funziona così cioè ogni volta che si ha un incarico pubblico bisogna risolvere il problema del contenzioso.

DANILO PROCACCIANTI

Il consorzio non ha ancora rinunciato al contenzioso.

MATTEO SALVINI – MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Ci rivediamo al 31 marzo 2024, se il CIPESS avrà approvato il progetto con tutti gli aggiornamenti del caso, e la società ritira il contenzioso e si partirà con gli appalti e col cantiere entro l'estate. Questo è il cronoprogramma.

DANILO PROCACCIANTI

Quindi rispetto all'Anac, a tutti gli allarmi...

MATTEO SALVINI – MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Noo...ho messaggiato questa mattina col presidente di Anac.

DANILO PROCACCIANTI

Quindi non esagero se dico che abbiamo fatto un grande favore al privato?

GIUSEPPE BUSIA – PRESIDENTE AUTORITA' NAZIONALE ANTICORRUZIONE (ANAC)

Sicuramente il giorno in cui si è deciso di dire "quel progetto il mio e lo voglio" si è fatto un grande regalo e diciamo non lo dico solo io se si guardano le quotazioni in Borsa della impresa proprietaria diciamo gli investitori hanno capito che c'era un grande vantaggio finanziario.

DANILO PROCACCIANTI

Lei tutte queste questi allarmi la lanciati appunto in Parlamento, non al bar, e però nessuno l'ha ascoltata.

GIUSEPPE BUSIA – PRESIDENTE AUTORITA' NAZIONALE ANTICORRUZIONE (ANAC)

Il governo e la maggioranza si sono orientati per non accogliere gli emendamenti che noi avevamo suggerito.

SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO

È preoccupante ascoltare chi dirige un'Autorità indipendente anticorruzione che il Governo non l'ascolta. Qual è la preoccupazione del presidente Anac Giuseppe Busia? Intanto bisogna riavvolgere il nastro per capirlo. Il ponte è un pallino di Silvio Berlusconi. Nel 2005 indice una gara: valore 4 miliardi di euro, se la aggiudica il consorzio EuroLink in testa a Impregilo, che poi viene acquistata da Salini. Oggi si chiama WeBuild. Poi arriva il governo Prodi che ferma tutto. Quando torna, invece Berlusconi nel 2008 chiede di aggiornare il progetto. Poi arriva il governo dei professori, il professor Monti, che decide di liquidare tutto. Liquidata la società Stretto di Messina che senza far nulla c'è costata 342 milioni di euro, interrompe i contratti con le aziende. Eurolink, insomma, si sente danneggiata perché non è stata messa in condizioni di terminare l'opera vuole incassare le penali, fa ricorso in tribunale e quando arriva Salvini però Eurolink è all'angolo perché ha perso in primo grado. Il tribunale gli ha dato torto. Si ritrova con un progetto aggiornato al 2011 e aggiudicato in base a una gara di vent'anni fa circa. Ecco, e per questo, per queste criticità l'Anac suggerisce al Governo di indire una nuova gara perché si rischiano in base alle procedure europee dei contenziosi perché poi il progetto non è che può variare più di tanto, inoltre non si possono fare varianti superiori al 50% del prezzo stabilito all'inizio dalla gara. Insomma, tuttavia invece Salvini decide di andare dritto e nessuna nuova gara si mette mano alle nuove, alle vecchie ditte, vecchi manager vecchi progetti. Ecco e Busia dice ha fatto un danno allo Stato un grande favore ai privati. Altro particolare: Salvini si mette in mano ad una ditta che ha un contenzioso aperto nei confronti dello Stato, che anche questo non è tanto normale. Salvini ci risponde che per ripartire da zero con la progettazione avrebbe significato non fare il ponte. È proprio questo che ci dovrebbe preoccupare di più, dovrebbe preoccupare di più lo Stato: si riparte da un progetto vecchio di dodici anni. Ecco. E qual è la ricaduta?

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

Il Ponte sullo Stretto sarà il ponte sospeso a campata unica più lungo al mondo. La distanza tra i due piloni sarà di 3300 metri con torri alte 399 metri. La larghezza dell'impalcato sarà di 61 metri, e avrà 6 corsie stradali, 3 per ciascun senso di marcia. Poi ci saranno 2 binari ferroviari e anche questo è un record perché non esistono al mondo ponti sospesi così lunghi che abbiano sia la strada che la ferrovia. Proprio la ferrovia è quella che desta più preoccupazione tra gli esperti di ponti perché soprattutto a causa dei forti venti quel ponte avrà oscillazioni di metri, e la cosa poco si addice a una ferrovia.

EMANUELE CODACCI PISANELLI - INGEGNERE

Il grande punto interrogativo è la ferrovia, il treno viaggia dritto, ma è inclinato: ecco questo non è possibile.

MARIO DE MIRANDA – INGEGNERE

Uno si può chiedere ma perché non si sono fatti ponti ferroviari con campata così grande? Il ponte sospeso è un ponte molto deformabile, una deformabilità che non può essere in generale accettata dal traffico ferroviario, il quale richiede che i binari vadano su un percorso il più rettilineo, il più rigido possibile. Però con i ponti molto grandi come questo, abbiamo spostamenti dell'ordine dei dieci metri. I treni sarebbero costretti a camminare su di una inclinazione trasversale, cioè su due binari che sono su due rotaie che sono ad un dislivello sensibile l'uno rispetto all'altro. A me desta semplicemente un po' di preoccupazione e la necessità di guardarci dentro con molta calma e molta attenzione.

MATTEO SALVINI – MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI - 25/05/2023

È il ponte più studiato al mondo, più verificato al mondo, più indagato al mondo, più approfondito e più atteso.

MARIO DE MIRANDA – INGEGNERE

Guardi che il fatto che si studia 50 anni, semmai non è positivo. In 50 anni non siamo ancora riusciti a costruirlo? Ci sarà qualcosa...

FONTE

Quel ponte ha un problema di aerodinamica per il vento. I calcoli sono stati fatti sempre sui venti che si chiamano sinottici cioè venti che sono... chiamiamoli prevedibili sulla base delle registrazioni. Adesso con i cambiamenti climatici quei dati non sono più significativi, cioè tu adesso devi immaginare anche l'evento estremo sia come forza che come direzione. E invece non credo che sia mai stato preso in considerazione.

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

Chissà se nel nuovo progetto terranno conto dei cambiamenti climatici. Le premesse non sono buone. Il comitato tecnico scientifico nominato da Salvini che dovrà supervisionare il progetto è coordinato dal professor Alberto Prestininzi, ordinario di Ingegneria della Terra all'Università di Roma "La Sapienza". E a proposito di cambiamenti climatici il professor Prestininzi è firmatario di un appello il cui titolo è "L'emergenza climatica non esiste".

DANILO PROCACCIANTI

Ma questa cosa che lei è un negazionista climatico?

ALBERTO PRESTININZI - ORDINARIO INGEGNERIA UNIVERSITÀ DI ROMA "LA SAPIENZA"

Ma non rompete pure voi le palle, per favore, ma che negazionista, io sono uno studioso del clima, il clima è sempre cambiato.

DANILO PROCACCIANTI

Però il titolo...

ALBERTO PRESTININZI - ORDINARIO INGEGNERIA UNIVERSITÀ DI ROMA "LA SAPIENZA"

Il titolo lo mettete voi!

DANILO PROCACCIANTI

Come il titolo lo mettiamo noi, lei lo ha firmato con quel titolo!

ALBERTO PRESTININZI - ORDINARIO INGEGNERIA UNIVERSITÀ DI ROMA "LA SAPIENZA"

Negazionista non sono, perché il clima esiste e siamo in un cambiamento climatico, il tema è: è l'uomo che incide sul cambiamento climatico o è la natura che cambia?

DANILO PROCACCIANTI

Però adesso lei coordina questo comitato tecnico scientifico.

ALBERTO PRESTININZI - ORDINARIO INGEGNERIA UNIVERSITÀ DI ROMA "LA SAPIENZA"

Non c'entra niente il ponte con il coso...non mischiamo

DANILO PROCACCIANTI

Come, i cambiamenti climatici anche su quello, i venti?

ALBERTO PRESTININZI - ORDINARIO INGEGNERIA UNIVERSITÀ DI ROMA "LA SAPIENZA"

Ma per carità non dite cose che non conoscete.

MATTEO SALVINI – MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Nel 2023 approvare il decreto e nel 2024 far partire i lavori per concluderli nei primi anni del 2030 sarà il completamento di qualcosa di straordinario, una rivoluzione economica, culturale, sociale, ambientale.

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

Per arrivare all'apertura dei cantieri nell'estate del 2024 il ministro Salvini a giugno ha dato un cronoprogramma. Primo termine il 30 settembre scorso. Entro quella data andava aggiornato un progetto vecchio di 11 anni. Il 30 settembre il Consorzio Eurolink, guidato da Webuild, scrive sul proprio sito che ha consegnato la documentazione di aggiornamento del progetto definitivo a Società Stretto di Messina.

DANILO PROCACCIANTI

L'aggiornamento in tre mesi scarsi è una cosa normale?

EMANUELE CODACCI PISANELLI - INGEGNERE

No, non può considerarsi una cosa normale. Quello che io penso è che il progetto del 2011 è un progetto che è lo stesso che viene ora ripresentato.

FONTE

Non hanno manco aggiornato gli elenchi prezzi. Cioè nessuno sa quanto cacchio costa questo ponte ora. Hanno fatto una relazione di aggiornamento di 500 pagine dove dicono sostanzialmente cosa bisogna fare per aggiornare il progetto. Ma non c'è un aggiornamento, non esiste.

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

Il 28 dicembre del 1908 proprio dallo specchio d'acqua che separa Sicilia e Calabria è partito un terremoto/maremoto che ha provocato ottantamila morti. Si tratta del quinto terremoto più distruttivo nella storia dell'umanità.

CARLO TANSI –RICERCATORE ISTITUTO DI RICERCA PER LA PROTEZIONE IDROGEOLOGICA, CNR

La linea di costa di Calabria e Sicilia sprofondò fino a un metro, fino all'entroterra per parecchi metri. Questi terreni che affiorano qui, sia sul versante calabro che su quello siculo, sono formati prevalentemente da sabbie argille, che in caso di terremoti tendono a liquefarsi, a diventare liquidi. E quindi questa liquefazione ha generato questo sprofondamento.

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

Se l'aggiornamento del progetto non esiste come faranno a tenere conto della faglia che ha provocato quel terremoto? La faglia è stata identificata solo nel 2021 dall'università di Catania, significa 10 anni dopo del vecchio progetto ponte risalente al 2011.

CARLO TANSI – RICERCATORE ISTITUTO DI RICERCA PER LA PROTEZIONE IDROGEOLOGICA, CNR

E il motivo scientifico è dovuto al fatto che noi qui siamo in una zona di collisione tra l'Africa e l'Europa. Queste due placche si stanno avvicinando a una velocità geologicamente importante, circa sette mm all'anno mediamente come se fossimo in una enorme morsa tra due continenti che si avvicinano, le rocce si rompono, si rompono lungo le faglie che sono fratture profonde della crosta terrestre che arrivano fino a 20, 30 km di profondità. Più sono lunghe le faglie, più il terremoto è distruttivo. Praticamente qui noi ci troviamo di fronte a un problema: si tratta di progettare in una delle aree a più alto rischio sismico del pianeta la più imponente opera mai progettata.

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

Altro punto del cronoprogramma: il ministro Salvini ha affermato che entro marzo il progetto definitivo verrà approvato e nell'estate 2024 partiranno i cantieri. Questo presuppone che in pochi mesi deve essere pronto anche il progetto esecutivo.

ALBERTO ZIPARO – URBANISTA, UNIVERSITA' DI FIRENZE

Il progetto esecutivo è quello che spiega la costruibile cioè che la vita e il bullone reggono, che la saldatura regge che i giunti di dilatazione sono credibili.

DANILO PROCACCIANTI

In estate si apriranno i cantieri, cioè significa che già pronto sarà pronto già il progetto esecutivo. Anche questo è tecnicamente possibile?

EMANUELE CODACCI PISANELLI - INGEGNERE

No, non è tecnicamente possibile. In parole povere, puoi immaginare che da una tavola del progetto definitivo ne vengono fuori tipo quattro del progetto esecutivo. Quindi se un progetto definitivo ci vogliono, per farlo, in realtà due anni come è stato, il progetto esecutivo, richiederà almeno altrettanto tempo. Tra l'altro, dopo il progetto che il progetto esecutivo è stato realizzato deve essere approvato. Ma per fare la validazione ci vorranno qualche cosa come tre mesi, sei mesi.

DANILO PROCACCIANTI

Cioè lei dice c'è il pericolo che qua si corre si corre ma poi a un certo punto ci si fermi perché ci sono molte cose da cambiare ancora, da studiare.

EMANUELE CODACCI PISANELLI - INGEGNERE

Purtroppo, questo è quello che io penso, ma dopo a un certo punto i nodi vengono al pettine.

SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO

Allora secondo i professionisti che abbiamo intervistato è impossibile che tra pochi mesi, come ha annunciato Salvini, vengano aperti i cantieri. Secondo il cronoprogramma che aveva lanciato il ministro a giugno, entro il 30 settembre si doveva aggiornare il vecchio progetto del 2011. Però, siccome è impossibile farlo in tre mesi, che cosa hanno aggiornato? Hanno presentato una relazione sulle cose che invece andrebbero aggiornate, che è una cosa completamente diversa. Poi su questa relazione c'è un mistero perché l'ha chiesta il deputato Angelo Bonelli, è nella sua facoltà, nella sua attività parlamentare poterlo chiedere e gli è stato risposto che è un documento riservato e in fase ancora di istruttoria. Ecco, insomma, non è che ci sia da stare tanto tranquilli. Bisognerebbe avere più trasparenza, soprattutto perché si tratta dell'opera pubblica più importante della storia della nostra Repubblica, quella che richiederà il più grande esborso di denaro. Salvini però vuole rassicurare tutti dice guardate che sono 50 anni che stanno studiando, è il ponte più studiato della storia. Però, umilmente, uno dei nostri tecnici intervistati gli fa notare "guardi che se son cinquant'anni che lo stanno studiando non l'hanno fatto non è un bel segnale". In effetti ci sono delle criticità proprio legate al fatto che il progetto è vecchio. Per esempio: lo studio dei venti è basato su un bollettino storico, insomma, non prende in considerazione il mutamento climatico. Ci sono dei venti molto più forti. La natura del ponte, che deve essere elastica perché è sospeso sul mare, potrebbe portare a oscillazioni anche di dieci metri, ecco, e lì sopra dovrebbe passarci un treno. Ecco, anche forse in alta velocità. Di fronte a questo scenario, non è che c'è da star molto tranquilli. Chi dovrebbe studiare i nuovi venti, anche le nuove, le nuove mutazioni climatiche, proprio in rapporto con il progetto è il professor Prestininzi che è a capo del comitato scientifico, lo stesso professore che il nostro Danilo Procaccianti ha beccato davanti l'ufficio di Lunardi ed è lo stesso professore firmatario di un appello dal titolo "L'emergenza climatica non esiste". Ecco, insomma, di fronte a tutto questo, siccome la relazione che hanno presentato sull'aggiornamento del progetto è segreta e siccome il ministro Salvini con noi non vuole parlare abbiamo cominciato a fare il fact-checking di tutte le dichiarazioni che politici e tecnici hanno fatto in questi anni e che cosa è emerso? Intanto è emerso un ghostwriter.

MATTEO SALVINI – MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 24/05/2023

Bisogna osare, bisogna osare, l'Italia è la patria del Rinascimento! Sse Michelangelo, Raffaello o Leonardo Da Vinci non avessero osato, se avessero dovuto passare attraverso la commissione di studio costi benefici, non avremmo quello che hanno fatto Raffaello, Leonardo e Michelangelo. Fortunatamente bisogna osare!

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

Ma bisogna anche rispettare le leggi che prevedono l'analisi costi benefici per le opere pubbliche e non ci risulta che il ministero ne abbia fatto una. L'ha fatta di recente un'associazione di ricerca indipendente. Il risultato dell'analisi è negativo con una perdita di 3,6 miliardi.

GUIDO SIGNORINO – ORDINARIO DI ECONOMIA APPLICATA UNIVERSITA' DI MESSINA

Si prevedeva un incremento dei flussi di attraversamento dello Stretto che nei fatti non solo non c'è stato, ma c'è stata una riduzione perché è cambiato il mondo. Se non si raggiungono livelli adeguati di utilizzo della struttura, la struttura è, dal punto di vista economico, inutile, dal punto di vista finanziario, insostenibile.

MATTEO SALVINI – MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI - 24/05/2023

Le stime parlano, nell'arco della lavorazione, a lavorazione ultimata di centomila posti di lavoro vero fra Sicilia e Calabria non redditi di cittadinanza dati una tantum, centomila posti di lavoro vero!

GUIDO SIGNORINO – ORDINARIO DI ECONOMIA APPLICATA UNIVERSITA' DI MESSINA

E' una cifra non basata su nessuna su nessuna valutazione seria e nessuno studio diciamo verificabile dell'impatto occupazionale futuro di questa opera. Il problema è su che base vengono date queste cifre?

MATTEO SALVINI – MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI - 24/05/2023

Secondo alcuni studi universitari che sono in corso d'aggiornamento, ovviamente eviteremo 140.000 tonnellate di emissioni di CO2 nell'aria, ossidi, idrocarburi e quant'altro.

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

Non esiste nessuno studio universitario che sia giunto alle conclusioni riferite dal ministro Salvini. Secondo studi indipendenti la riduzione di emissioni di CO2 non sarebbe di 140 mila tonnellate annue ma molto meno.

FRANCO RAMELLA – DOCENTE DI TRASPORTI UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI TORINO

La mia stima è 10.000 tonnellate all'anno. In una prospettiva nazionale sono poco o nulla. In Italia le emissioni totali di CO2 sono 400 milioni.

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

Ma da dove viene allora il numero citato da Salvini? Il ministro non cita mai la fonte del dato ma noi l'abbiamo trovata.

DANILO PROCACCIANTI

Il Ministro cita questo studio suo, me lo conferma.

GIOVANNI MOLLIKA – INGEGNERE EX CONSULENTE CONSORZIO EUROLINK

Gli ho dato io questa copia.

DANILO PROCACCIANTI

E quindi l'ha letto?

GIOVANNI MOLLIKA – INGEGNERE EX CONSULENTE CONSORZIO EUROLINK

Sì, però il ministro non dice mai che l'ho scritto io.

DANILO PROCACCIANTI

Però insomma è molto probabile.

GIOVANNI MOLLICA – INGEGNERE EX CONSULENTE CONSORZIO EUROLINK

I numeri sono quelli.

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

Giovanni Mollica non è un ricercatore universitario esperto di inquinamento ma è un membro del Rotary Club di Messina ed è tra i fondatori della Rete civica per le infrastrutture del Mezzogiorno, un'associazione che promuove la costruzione del Ponte sullo Stretto. Lui stesso nello studio scrive che "le presenti note non hanno la pretesa della scientificità" anche perché i numeri dell'ingegner Mollica vengono fuori dando per certo che una volta costruito il ponte i traghetti non ci saranno più.

GIOVANNI MOLLICA – INGEGNERE EX CONSULENTE CONSORZIO EUROLINK

I traghetti ci saranno.

DANILO PROCACCIANTI

Lei dice 140.000 se il traghetto non passa più. Lei stesso sta dicendo che passerebbe.

GIOVANNI MOLLICA – INGEGNERE EX CONSULENTE CONSORZIO EUROLINK

Certo, io dico semplicemente che tra il fare passare le macchine sul ponte e il fatto di continuare a utilizzare i traghetti c'è una differenza di 140.000 tonnellate di CO2.

DANILO PROCACCIANTI

Però siccome così non sarà, questo vantaggio sarà minore, diciamo così.

GIOVANNI MOLLICA – INGEGNERE EX CONSULENTE CONSORZIO EUROLINK

Questo vantaggio certamente sarà minore.

DANILO PROCACCIANTI

Lei dice che questo studio però non ha pretese scientifiche.

GIOVANNI MOLLICA – INGEGNERE EX CONSULENTE CONSORZIO EUROLINK

No.

DANILO PROCACCIANTI

Da cittadino, però non la spaventa un po' che un ministro citi uno studio che non è scientifico?

GIOVANNI MOLLICA – INGEGNERE EX CONSULENTE CONSORZIO EUROLINK

Ma io penso che Salvini, prima di citarlo l'abbia fatto esaminare. Io non lo so, ma se io fossi il ministro non prenderei un quilibet come sono io.

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

Il ministro avrebbe dovuto fare qualche ricerca anche sull'ingegner Mollica perché a noi è bastato poco per scoprire che l'ingegnere in passato è stato consulente di Eurolink, vale a dire ha preso soldi dal consorzio che dovrà costruire il ponte, per cui il suo giudizio diciamo che non è proprio super partes.

GIOVANNI MOLLICA – INGEGNERE EX CONSULENTE CONSORZIO EUROLINK

Nel 2011 mi pare mi hanno chiesto di fare il consulente per Eurolink, cercavo di fare sapere che il ponte avrebbe portato enormi benefici alla città.

DANILO PROCACCIANTI

Quindi diciamo gli inglesi direbbero ha fatto attività di lobbying.

GIOVANNI MOLLICA – INGEGNERE EX CONSULENTE CONSORZIO EUROLINK

Diciamo che ho fatto attività di lobbying può anche chiamarla così, non mi offendo.

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

E da lobbista era in costante contatto con l'ex sottosegretario leghista Armando Siri, già responsabile economico del partito. Lo abbiamo scoperto grazie all'archivio del consorzio internazionale OCCRP. Si trovano diverse mail tra i due. Il 21 agosto del 2015 per esempio Mollica scrive a Siri: "Fondamentale è la condivisione del principio di mascherare il convegno come tecnico e poi tirare fuori Salvini o chi per lui nel finale. Nascondendo l'aspetto politico posso coinvolgere Cisl e Uil".

GIOVANNI MOLLICA – INGEGNERE EX CONSULENTE CONSORZIO EUROLINK

Questo non me lo ricordo.

DANILO PROCACCIANTI

Dice "Nascondendo l'aspetto politico posso coinvolgere Cisl e Uil." Insomma, non è carino questo?

GIOVANNI MOLLICA – INGEGNERE EX CONSULENTE CONSORZIO EUROLINK

No, non è carino. Certo che non è carino. Ma lei si meraviglia di queste cose? Io voglio il ponte e quindi chiunque anche il diavolo in persona è favorevole al ponte io sono al suo fianco!

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

Erano talmente in confidenza il consulente di Eurolink e Armando Siri che nel luglio 2017 Mollica scrive per Siri addirittura un discorso: "Usa tutto a tuo piacimento", e nella successiva mail: "L'ho riscritto tentando di immedesimarmi nel ruolo che occuperai domani".

GIOVANNI MOLLICA – INGEGNERE EX CONSULENTE CONSORZIO EUROLINK

Sul piano strettamente tecnico io ho insegnato moltissime cose a Siri.

DANILO PROCACCIANTI

L'importante è che i cittadini lo sappiano.

GIOVANNI MOLLICA – INGEGNERE EX CONSULENTE CONSORZIO EUROLINK

Certo!

DANILO PROCACCIANTI

E' d'accordo con me su questo?

GIOVANNI MOLLICA – INGEGNERE EX CONSULENTE CONSORZIO EUROLINK

Su questo sono d'accordo ma credo che tutti sappiano che io sono a favore del ponte per quel poco che posso contare.

DANILO PROCACCIANTI

Magari pochi sapevano che appunto aveva proprio un rapporto di consulenza con il Consorzio.

GIOVANNI MOLLICA – INGEGNERE EX CONSULENTE CONSORZIO EUROLINK

Mah.

DANILO PROCACCIANTI

Daniilo Procaccianti di Report, RaiTre, a proposito di Ponte sullo Stretto, lei conosce l'ingegner Giovanni Mollica?

ARMANDO SIRI – CONSULENTE MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Lei lo conosce?

DANILO PROCACCIANTI

Io sì, lei?

ARMANDO SIRI – CONSULENTE MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

E allora?

DANILO PROCACCIANTI

Lo conosce?

ARMANDO SIRI – CONSULENTE MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Ma lei lo conosce?

DANILO PROCACCIANTI

Non è che stiamo giocando, le sto facendo una domanda.

ARMANDO SIRI – CONSULENTE MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Ma lei perché mi vuol fare una domanda? Dopo tutte le querele che vi ho fatto vuole ancora farmi delle domande? Vada a fare le domande a qualcun altro.

DANILO PROCACCIANTI

Sa che Mollica era un consulente di Eurolink, quelli che devono costruire il ponte? Però vi sentivate spesso, addirittura le scriveva dei discorsi.

ARMANDO SIRI – CONSULENTE MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Ma a lei cosa le importa scusi?

DANILO PROCACCIANTI

Eh, è il consulente di un'azienda che deve costruire il ponte...

ARMANDO SIRI – CONSULENTE MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Ma a lei cosa le importa?

DANILO PROCACCIANTI

E' di interesse pubblico!

ARMANDO SIRI – CONSULENTE MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Ma a lei cosa le importa con chi mi sento io? Lei come fa a sapere che io mi sento con lui!

DANILO PROCACCIANTI

Ma se lei ha un ruolo politico...con un lobbista...

ARMANDO SIRI – CONSULENTE MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Senta lei come fa a sapere che io mi sento con lui?

DANILO PROCACCIANTI

Ma non è questo il punto!

ARMANDO SIRI – CONSULENTE MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

No, il punto è lei come fa a sapere che io mi sento con lui.

DANILO PROCACCIANTI

Lei è un politico...deve dare...

ARMANDO SIRI – CONSULENTE MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Lei mi deve dire come fa a sapere che io mi sento con lui.

DANILO PROCACCIANTI

Io lo so, faccio il giornalista.

ARMANDO SIRI – CONSULENTE MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Fa il giornalista cosa vuol dire, che lei sa cosa faccio io con le mie conversazioni private?

DANILO PROCACCIANTI

A me risulta questa...

ARMANDO SIRI – CONSULENTE MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Voi siete stati denunciati alla procura della repubblica perché vi siete appropriati di informazioni riservate quindi siete la Rai, servizio pubblico radiotelevisivo, vedremo un po' se questa cosa continua ad andare avanti in violazione della legge, fine io non ho nient'altro da dire.

DANILO PROCACCIANTI

Una domanda politica: il consulente di un'azienda che deve costruire il ponte le scriveva i discorsi?

ARMANDO SIRI – CONSULENTE MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Ma io le ho detto a lei che in violazione della legge voi continuate a fare una trasmissione che viola la legge e la Costituzione, siete il servizio radiotelevisivo italiano.

DANILO PROCACCIANTI

Ma se lei mi risponde sul punto.

ARMANDO SIRI – CONSULENTE MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

No, io non rispondo sul nulla, io le sto dicendo che in violazione della legge e della Costituzione si appropria delle conversazioni personali.

DANILO PROCACCIANTI

È normale che un lobbista le scriva i discorsi?

ARMANDO SIRI – CONSULENTE MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Ma io vengo a dire a lei chi le scrive il testo della redazione?

DANILO PROCACCIANTI

Ma io non faccio il politico!

ARMANDO SIRI – CONSULENTE MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

E quindi?

DANILO PROCACCIANTI

Non ho fatto il sottosegretario!

ARMANDO SIRI – CONSULENTE MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

E quindi lei fa il giornalista del servizio pubblico radiotelevisivo, è chiaro? Ha un codice etico deve rispettare la legge, questo lo deve fare, non lo fa e continuate ad andare in onda a diffamare la gente, stia tranquillo e faccia un buon lavoro.

SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO

Report non lo ha mai diffamato, lo dicono i tribunali che hanno archiviato le sue querele perché semplicemente abbiamo rispettato il requisito della verità. Ora, Armando Siri è stato responsabile economico della Lega "Noi con Salvini" ed è stato anche sottosegretario al Ministero delle Infrastrutture del primo governo Conte. Oggi è consulente di Salvini, non del ministro ma del vicepresidente del Consiglio, 120.000€ l'anno, è il consulente, quello più pagato, dovrebbe essere. Tuttavia abbiamo scoperto che ha anche un ghostwriter, l'ingegner Giovanni Mollica quello che era anche consulente di Eurolink, il consorzio che doveva costruire il ponte. Abbiamo scoperto consultando il prezioso archivio del Consorzio giornalistico investigativo OCCRP delle e-mail tra i due. In particolare, Giovanni Mollica scrive il 21 agosto a Siri: "E' fondamentale la condivisione del principio di mascherare il convegno come tecnico e poi tirare fuori Salvini o chi per lui nel finale, nascondendo l'aspetto politico, posso coinvolgere anche sindacati, Cisl e Uil". E poi, ancora, nel luglio 2017 Mollica scrive a Siri addirittura un discorso: "Usa tutto a tuo piacimento". Nella successiva mail poi ancora specifica: "Ho riscritto tutto immedesimandomi nel ruolo che occuperai domani" Ecco in entrambi i casi c'è un mascheramento della realtà. Nel primo caso si è mascherato che dietro un progetto tecnico c'era quello politico, nel secondo caso è avvenuto il contrario: dietro un progetto politico c'era quello tecnico di un consulente del consorzio che doveva costruire il ponte. Ora, Siri ha avuto un passato turbolento, nel 2014 ha patteggiato per una condanna per bancarotta fraudolenta, nel 2019 è rimasto coinvolto in un procedimento giudiziario per corruzione: tutto ruota intorno a una tangente, data o promessa di 30.000 euro da parte del consulente dell'energia della Lega, Paolo Arata,

allora consulente. Bisognava modificare una legge sull'eolico e a beneficiarne sarebbe stato Nicastrì, quello che è sospettato dalla magistratura di essere colui che ha coperto la latitanza di Matteo Messina Denaro. Poi questo procedimento giudiziario è rimasto impantanato perché il Senato non ha autorizzato l'uso delle intercettazioni fatte dai magistrati, ora dovrà decidere la Consulta sulla legittimità di questo strumento. Poi nel 2019 Siri era rimasto coinvolto nell'inchiesta giornalistica di Report, che aveva scoperto che il senatore aveva percepito un mutuo senza garanzia ipotecaria da una banca di San Marino, 750.000 euro utilizzati per acquistare una palazzina, poi intestata ai famigliari. Insomma, oggi Siri è il direttore anche della Lega di formazione politica della Lega, la Scuola di formazione politica della lega ed è anche consulente di Salvini, l'abbiamo detto, cioè del ministro che ha dato spunto, rilancio al progetto del ponte nelle modalità che abbiamo visto. Salvini ci ha scritto che non conosceva il rapporto esistente tra Mollica e Siri. Peccato che però continui a ripetere Salvini in ogni occasione che la costruzione del ponte comporterebbe un risparmio di emissioni di anidride carbonica di 140.000 tonnellate annue: ecco, insomma, è la stessa cosa che diceva Mollica e lo stesso Mollica è sorpreso, dice "Vabbè ma io penso che il ministro abbia verificato queste informazioni, non penso che abbia preso le informazioni dette da un quilibet come sono io e poi le abbia divulgate".

MATTEO SALVINI – MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI – 25/05/2023

Non è il ponte di Messina, è il ponte degli italiani. Questo è il ponte degli italiani.

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

Oggi parla così Matteo Salvini, ma solo pochi anni fa la pensava in modo diametralmente opposto rispetto alla fattibilità del Ponte sullo Stretto.

MATTEO SALVINI – L'ARIA CHE TIRA – 26/09/2016

Ma ci sono parecchi ingegneri che dicono che non sta in piedi. Non faccio l'ingegnere, vorrei avere quelle rassicurazioni e ricordo, come mi hanno detto tanti siciliani fra ieri sera e stamattina che oggi il 90% delle ferrovie in Sicilia è a binario unico e la metà dei treni viaggia a gasolio; quindi, non vorrei spendere qualche miliardo di euro per un ponte in mezzo al mare, quando poi sia in Sicilia che in Calabria.

MYRTA MERLINO

Quindi ponte no?

MATTEO SALVINI – L'ARIA CHE TIRA – 26/09/2016

I treni non ci sono, vanno a binario unico.

DANILO PROCACCIANTI

Ministro ci dice come mai ha cambiato idea rispetto al ponte? Solo perché ha cambiato idea?

MATTEO SALVINI – MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI – VICEPRESIDENTE DEL CONSIGLIO

Amico mio sei maleducato dai.

DANILO PROCACCIANTI

Perché, ho fatto una domanda.

**MATTEO SALVINI – MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI –
VICEPRESIDENTE DEL CONSIGLIO**

No, sei dove non sono i tuoi colleghi, per educazione vai dove sono i tuoi colleghi.

DANILO PROCACCIANTI

Ma io faccio domande!

UOMO DELLA SICUREZZA

Fuori, fuori!

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

Peccato che il ministro non voglia parlare con noi perché avremmo voluto dirgli che il Salvini del 2016 aveva ragione, le ferrovie siciliane sono un disastro. Ve lo avevamo raccontato appena due anni fa e purtroppo non è cambiato nulla e questa estate se ne sono accorti tutti: a causa dell'incendio e della chiusura dell'aeroporto di Catania molti voli sono stati dirottati a Trapani e i turisti si erano illusi di poterci andare in treno. Ma per andare da Catania a Trapani, due capoluoghi di provincia distanti 300 chilometri, si impiegano 10 ore, alcuni tratti si fanno in bus sostitutivi, poi lunghe soste in stazioni nel nulla e arrivati a Palermo invece di andare dritti fino a Trapani si fa un giro assurdo perché sulla linea diretta ci sono delle frane dal 2013, da ben dieci anni. Da Trapani a Ragusa, altri due capoluoghi sempre distanti 300 chilometri, è ancora peggio, servono 13 ore con treni improponibili che vanno ancora a gasolio. Infine, da Ragusa a Catania per fare appena 100 chilometri si impiegano 4 ore e un lungo tratto si fa a bordo di un furgoncino perché sulla tratta ferroviaria 12 anni fa è crollato un ponte, due anni fa ci avevano detto che i lavori stavano per partire. E invece?

GIOSUÈ MALAPONTI – COMITATO PENDOLARI SICILIANI

Pare che i lavori dovevano ripartire a settembre dell'anno scorso. Sono stati fermi per ulteriore anno, quindi siamo a settembre 2023, ma ancora di lavori non se ne parla.

DANILO PROCACCIANTI

Quindi si continua col furgoncino.

GIOSUÈ MALAPONTI – COMITATO PENDOLARI SICILIANI

Si continua con il bus 19 posti o il classico bus che collega Caltagirone Niscemi con Gela.

SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO

Bentornati, allora si pensava che con la liquidazione della società Stretto di Messina nel 2013 il progetto del ponte fosse seppellito. E invece l'ha resuscitato il ministro Salvini che ha ereditato da Berlusconi la narrazione, i vecchi progetti, le società. Insomma, però c'è un'anomalia: il ministro Salvini è in contraddizione con quanto diceva il parlamentare Salvini nel 2016, quando era contrario alla costruzione del ponte, e diceva "Bisogna prima pensare a come viaggiano i treni in Sicilia, ce ne sono alcuni che viaggiano ancora con il gasolio. Ecco, l'hanno risolto il problema in Sicilia?"

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

Le ferrovie siciliane sono un vero disastro, tanto che l'allora presidente della regione e oggi ministro nel governo Meloni, Nello Musumeci, aveva parlato di ferrovie da terzo mondo.

NELLO MUSUMECI – PRESIDENTE REGIONE SICILIANA 2017 - 2022

Sì, da terzo mondo, ed è quello che ho detto al ministro dei Trasporti. Il guaio è che prima di dirlo a Giovannini, l'ho detto alla De Micheli, che l'ha preceduto, e prima di dirlo alla De Micheli l'ho detto a Toninelli.

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

Chissà se lo ha detto anche a Matteo Salvini. Se le cose rimangono così il ponte rischia di essere una cattedrale nel deserto anche perché, al netto dei lavori previsti nei prossimi anni, la maggior parte della linea ferroviaria siciliana rimarrà a binario unico e non elettrificato.

GIOSUÈ MALAPONTI – COMITATO PENDOLARI SICILIANI

E questa è l'altra stranezza perché piglia la Siracusa Ragusa Gela Caltanissetta viene fatta tutta in diesel.

DANILO PROCACCIANTI

Diesel?

GIOSUÈ MALAPONTI – COMITATO PENDOLARI SICILIANI

Diesel.

DANILO PROCACCIANTI

Gasolio?

GIOSUÈ MALAPONTI – COMITATO PENDOLARI SICILIANI

Gasolio.

DANILO PROCACCIANTI

Fumo...

GIOSUÈ MALAPONTI – COMITATO PENDOLARI SICILIANI

Eh, avoja!

ALESSANDRO ARICÒ - ASSESSORE REGIONE SICILIA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Abbiamo un gap infrastrutturale incredibile lo sappiamo.

DANILO PROCACCIANTI

C'è quel tratto di Sicilia dove per un ponte... dieci anni ... poi capisce perché io poi non vi credo. Quando dite facciamo il ponte sullo Stretto che è l'opera più importante al mondo, forse cioè con quale credibilità.

ALESSANDRO ARICÒ - ASSESSORE REGIONE SICILIA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Ma lei ma lei può pensarlo ma io sono obbligato dalla parte che rappresento, ma non per difesa d'ufficio, a dirle rivediamoci tra un anno.

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

Sulle strade non va meglio, sulla Palermo Catania abbiamo contato più di trenta cantieri aperti con continue deviazioni e tratti infiniti a corsia unica, per fare 200 chilometri il tempo di percorrenza non scende sotto le 2 ore e 45 minuti, ad una velocità di circa 75 chilometri orari, una media da strada statale, per l'unica autostrada che taglia in due la regione e che perlomeno non è a pagamento. Si paga invece la Palermo Messina ma la

sostanza non cambia, chiusure continue di corsie di marcia e restringimenti di carreggiata con cantieri ovunque, ma operai pochi. E il disastro delle autostrade siciliane significa perdita economica per le imprese.

ANDREA MILAZZO – SEGRETARIO CNA CATANIA

Un extra costo determinato dai percorsi alternativi, dai rallentamenti, dalle restrizioni e quindi, chiaramente, dal non poter raggiungere i limiti di velocità previsti, stimabile in circa 20 milioni di euro al mese.

DANILO PROCACCIANTI

Che è un'enormità.

ANDREA MILAZZO – SEGRETARIO CNA CATANIA

Che è un'enormità. Chiaramente tutto il sistema infrastrutturale pesa sul tessuto produttivo siciliano per circa il 30% di costi aggiuntivi a prescindere proprio dall'attività.

ALESSANDRO ARICÒ - ASSESSORE REGIONE SICILIA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Già siamo al lavoro in continuo contatto con l'Anas per prevedere un piano di chiusura di cantieri al 2026.

DANILO PROCACCIANTI

Come dire l'Anas ne ha avuto di tempo.

ALESSANDRO ARICÒ - ASSESSORE REGIONE SICILIA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Sì noi ci siamo non ci siamo da dieci mesi.

DANILO PROCACCIANTI

Lei lo sa chi era il capo dell'Anas dal 2006 al 2011? Pietro Ciucci.

ALESSANDRO ARICÒ - ASSESSORE REGIONE SICILIA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Sì.

DANILO PROCACCIANTI

E adesso sta ci dobbiamo fidare di lui per fare il Ponte sullo Stretto quando ci ha tenuto queste strade così?

ALESSANDRO ARICÒ - ASSESSORE REGIONE SICILIA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Ci dobbiamo fidare di lui? Assolutamente sì.

DANILO PROCACCIANTI FUOPRI CAMPO

Non parliamo poi di strade statali e provinciali e di entroterra siciliano perché la situazione fa rabbrivire, la Palermo Agrigento è un cantiere perenne da decenni con un limite a 30 chilometri orari, le strade della provincia di Enna invece sono in questo stato, sembrano strade di campagna e poi a proposito di ponti eccome uno che dovrebbe collegare due paesi di quella provincia per permettere agli abitanti di raggiungere l'autostrada.

FABIO VENEZIA – DEPUTATO PD REGIONE SICILIA

I lavori iniziarono nel 2005 e oggi non si intravede la possibilità di poter completare questa strada importantissima che collega l'entroterra ennese.

DANILO PROCACCIANTI

Quindi altro che ponti sul mare.

FABIO VENEZIA – DEPUTATO PD REGIONE SICILIA

Qui il problema non è arrivare al ponte di Messina, il nostro problema è avere questo ponte per arrivare nell'autostrada.

**MATTEO SALVINI – MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
24/05/2023**

Ragusa Catania agli atti un miliardo e mezzo opera attesa del territorio che riveste una particolare valenza trasportistica adeguamento a quattro corsie della strada statale 640 Strada degli Scrittori Agrigento Caltanissetta un miliardo di euro. Raddoppio della carreggiata sulla statale 284 tra Paternò ed Adrano, 500 milioni di euro in corso di aggiudicazione la tangenziale di Gela. 400 milioni di euro. Se interessa vado avanti perché qualcuno dice se fate il ponte non fate il resto, noi stiamo facendo tutto, poi se interessa vado avanti, eh, Quindi?

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

Quello che non dice il ministro Salvini è che tutte queste opere erano già state pianificate e in gran parte finanziate dai precedenti governi lo dicono i documenti ufficiali della camera, per esempio la tangenziale di Gela è del 2017, di Ragusa Catania se ne parla addirittura dal 1998 e i finanziamenti erano stati trovati pochi anni fa

NELLO DI PASQUALE – DEPUTATO PARTITO DEMOCRATICO REGIONE SICILIA

Queste sono risorse che sono state allocate già dal 2014 2016 durante il governo Renzi con il Patto del Sud, circa 815 milioni di euro. Poi, durante il governo Conte bis Ci fu un finanziamento di 750 milioni di euro da questo Governo tranne gli adeguamenti prezzi o qualche piccolo finanziamento non abbiamo visto granché.

DANILO PROCACCIANTI

Lei diciamo ha all'onestà intellettuale di ammettere che erano in gran parte tutte finanziate.

**ALESSANDRO ARICÒ - ASSESSORE REGIONE SICILIA INFRASTRUTTURE E
TRASPORTI**

Erano, una parte erano già previste

DANILO PROCACCIANTI

Una grande parte

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

Poi da mesi il ministro Salvini va ripetendo che il ponte sullo stretto adesso serve perché anche in Sicilia ci sarà l'alta velocità ferroviaria.

**MATTEO SALVINI – MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
25/07/2023 – VICEPRESIDENTE CONSIGLIO**

Ci sarà anche l'opzione treno Palermo o Catania direzione Roma.

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

Purtroppo, è una clamorosa fake news e lo possiamo dire senza tema di smentita perché lo ha riconosciuto anche l'assessore regionale di Fratelli d'Italia non a noi ma in audizione alla Camera dei deputati.

ALESSANDRO ARICÒ - ASSESSORE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI REGIONE SICILIA 18/04/2023

Presidente noi sappiamo lo sforzo del governo ma la nostra in Sicilia non sarà alta velocità.

DANILO PROCACCIANTI

Ha avuto l'onestà intellettuale di dire questa non è alta velocità ma gliel'ha detto Salvini perché lui continua a dire da Palermo a Milano ci sarà l'alta velocità e il ponte serve anche questo.

ALESSANDRO ARICÒ - ASSESSORE REGIONE SICILIA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Ma il ministro Salvini ritiene di che ci sarà giustamente l'alta velocità in Sicilia in considerazione ad una velocità chilometrica che supererà i 200 chilometri orari.

DANILO PROCACCIANTI

Che non c'è adesso.

ALESSANDRO ARICÒ - ASSESSORE REGIONE SICILIA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

No nel progetto c'è.

DANILO PROCACCIANTI

L'alta velocità è 250. No nel progetto non c'è

ALESSANDRO ARICÒ - ASSESSORE REGIONE SICILIA INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Nel progetto è prevista una velocità di oltre 200 chilometri orari, non 250

DANILO PROCACCIANTI

l'alta velocità, gli esperti ci dicono da 250 in su

FRANCESCO RUSSO - ORDINARIO DI TRASPORTI UNIVERSITÀ MEDITERRANEA REGGIO CALABRIA

Il tempo che viene dato a lavori ultimati su tutta la Palermo Catania è 2 ore, quindi, è banale se noi impieghiamo 2 ore per percorrere 200 chilometri vuol dire che stiamo viaggiando a 100 chilometri all'ora. L'alta velocità si definisce a 300 chilometri all'ora quindi evidentemente stiamo facendo un'onesta linea convenzionale

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

Oltre a non essere ad alta velocità la nuova linea ferroviaria tra Messina Catania e Palermo non sarà nemmeno a doppio binario

DANILO PROCACCIANTI

Ministro come fa a dire che il ponte collegherà l'alta velocità tra Palermo e Milano non è vero

MATTEO SALVINI – MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Buon lavoro ragazzi

DANILO PROCACCIANTI

Però non è vero, è una bufala, in Sicilia non ci sarà un'alta velocità

MATTEO SALVINI – MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Buon lavoro

DANILO PROCACCIANTI

Mi risponda, è una domanda Ministro perché non risponde mai

MATTEO SALVINI – MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Le domande si fanno se le cose si fanno

DANILO PROCACCIANTI

Appunto, l'alta velocità non ci sarà mai in Sicilia, continua a ripetere questa fake news...da Palermo a Catania in due ore.

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

L'altra brutta notizia per il ministro Salvini è che anche sul fronte calabrese i conti non tornano, perché si è deciso di fare una nuova linea di alta velocità tra Salerno e Reggio Calabria ma invece di ammodernare il vecchio tracciato sulla costa si è deciso di andare verso l'interno in un zig zag quantomeno strano

FRANCESCO RUSSO - ORDINARIO DI TRASPORTI UNIVERSITÀ MEDITERRANEA REGGIO CALABRIA

In tutto il mondo, quando si passa dalla linea convenzionale alla linea alta velocità normalmente si riduce del 70-10%. E questo è incredibile perché la linea ferroviaria attuale è di circa 390 chilometri. Invece dalla proposta presentata da RFI la linea finale sarà di 450 chilometri unico caso unico caso in tutta Europa penso dove la linea alta velocità rispetto alla convenzionale invece di ridurre il percorso quindi il chilometraggio lo aumenta.

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

Tra l'altro non esiste ancora un progetto di tutto il tratto ed è stato appaltato solo il primo lotto con fondi PNRR peccato che questo primo tratto finisca letteralmente nel nulla

FRANCO MALDONATO – AUTORE DE "L'IMBROGLIO, STORIA DELL'ALTA VELOCITA' AL SUD

Nel nulla.

DANILO PROCACCIANTI

E quindi diciamo questo primo lotto da Battipaglia a Romagnano è quello che sta dentro il PNR.

FRANCO MALDONATO – AUTORE DE "L'IMBROGLIO, STORIA DELL'ALTA VELOCITA' AL SUD

esattamente. È solo questo.

DANILO PROCACCIANTI

Perché noi in Europa porteremo quest'opera finita che finirà appunto nel nulla e nemmeno in una stazione compiuta.

FRANCO MALDONATO – AUTORE DE "L'IMBROGLIO, STORIA DELL'ALTA VELOCITA' AL SUD

Assolutamente sì.

DANILO PROCACCIANTI FUORI CAMPO

Ma la cosa incredibile è che la famosa alta velocità Salerno Reggio Calabria anche questa sbandierata dal ministro Salvini su questo tracciato rischia di non vedere mai la luce come ha ammesso candidamente il sottosegretario ai trasporti Tullio Ferrante in commissione scrivendo che il progetto ha evidenziato significative criticità e va individuato un nuovo tracciato.

FRANCO MALDONATO – AUTORE DE "L'IMBROGLIO, STORIA DELL'ALTA VELOCITA' AL SUD

Hanno detto a chiare lettere che rinunciano alla realizzazione dei 58 chilometri perché impattano su una roccia di natura calcarea che non è possibile forare.

DANILO PROCACCIANTI

E quindi molto probabilmente si tornerà al tracciato storico

FRANCO MALDONATO – AUTORE DE "L'IMBROGLIO, STORIA DELL'ALTA VELOCITA' AL SUD

è inevitabile.

DANILO PROCACCIANTI

E questo tratto di ferrovia ad alta velocità che stiamo costruendo sarà inutile.

FRANCO MALDONATO – AUTORE DE "L'IMBROGLIO, STORIA DELL'ALTA VELOCITA' AL SUD

Un troncone monco destinato a rimanere nel deserto

SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO

Tuttavia il ministro Salvini continua a ripetere come un mantra che ci sarà l'alta, che il ponte collegherà l'alta velocità tra Milano e Palermo. Ecco non è così. Non ci sarà mai un'alta velocità. Questo perché, insomma, in Sicilia stanno spendendo 10 miliardi di euro per rinnovare la linea ferroviaria. Però, come ammette l'assessore ai trasporti di Fratelli d'Italia della Regione Siciliana e anche RFI, insomma, non sarà alta velocità. RFI addirittura lo scrive dentro un progetto: la Catania Palermo, 200 chilometri di rete, per percorrerla ci vorranno 2 ore, significa 100 chilometri all'ora. L'alta velocità, insomma, viaggia a 250 chilometri orari. E, particolare non trascurabile, non siamo riusciti a sapere quanto effettivamente il governo pensa di spendere per il ponte. Non c'è un documento ufficiale, anzi ce ne sono 2 e 1 è il Def, il Documento di economia e finanza, che è stato varato dal governo ad aprile, dove si parla di 14,6 miliardi di euro di stanziamento. Poi c'è la legge di bilancio e qui il governo le ha varata qualche giorno fa. Parla di 11,6 miliardi di euro. Ma in base a cosa, se non c'è un progetto definitivo, esecutivo? E poi, soprattutto, come si conciliano queste cifre con quello che aveva detto il presidente dell'Anac, dell'ente anticorruzione? Perché insomma, in base alle normative, se si vuole evitare un contenzioso europeo, il progetto non potrà variare di molto rispetto a quello che è stato aggiudicato in gara, ricordiamo, del

valore di 4 miliardi di euro, né si potranno apportare varianti superiori al 50% del costo iniziale. Ecco, considerato tutto questo, come ne usciremo se vorremo evitare dei contenziosi anche a livello europeo?